

Deze kaart wordt u aangeboden door:
This map is presented to you by:



We hebben de uiterste zorg besteed aan het samenstellen van deze kaart.
Doch voor eventuele onjuiste gegevens en mogelijke gevolgen daarvan
kunnen we niet aansprakelijk worden gesteld.

www.railcargo.nl

- Betuweroute
- Open acces rail network
- Dedicated freight railway line
- HSL-Zuid (the High Speed Line)
- Historical railway line
- Maintenance facility
- Shunting yard
- Containerterminal
- Active public road-rail freight interchange terminal
- Inactive public road-rail freight interchange terminal
- Private siding
- Private siding, open for use by third parties
- Railway station

This map is compiled by Railcargo Information Netherlands, using data
believed to be accurate, however, a degree of error is inherent in all maps.
The map is distributed 'AS IS' without warranties of any kind, either
expressed or implied, including but not limited to warranties of suitability
to a particular purpose or use.

www.railcargo.nl

SPOORKAART VAN NEDERLAND

De kracht van railgoederenvervoer

Elke vervoerswijze heeft zijn sterke kanten. Spoorvervoer is vooral geschikt voor het vervoer van grotere hoeveelheden over (middel)lange afstanden naar 'droge' bestemmingen. Tachtig procent van het railgoederenvervoer in Nederland gaat de grens over. Overigens is spoorvervoer op korte afstanden ook lonend. Dit kan zelfs heel concurrerend zijn met het vervoer over de weg, mits het gaat om een vrij continue stroom van een redelijke omvang.

Railgoederenvervoer is in vergelijking met wegvervoer een uiterst veilige manier van transport. Dit komt onder meer doordat het een geïsoleerd systeem is, dat verloopt via rails. Het spoor is daarnaast uitgerust met een modern seinstelsel, dat een vaste afstand garandeert tussen de treinen. Verder zijn de locomotieven voorzien van een automatische treinbeïnvloeding, die ingrijpt bij een te hoge snelheid of het negeren van een rood sein. Andere sterke punten van spoorvervoer zijn de geschiktheid voor zware lading, schaalvoordelen, lage uitstoot van CO₂, geen last van files, punctueel, betrouwbaar en op veel afstanden concurrerend in prijs met wegvervoer en binnenvaart. De vervoerswijzen wegvervoer, binnenvaart en spoor zijn overigens nooit honderd procent uitwisselbaar. Een supermarkt zal nooit met de trein worden bevoorradt en de miljoenen tonnen steenkool richting Duitsland zullen nooit met de vrachtauto worden vervoerd.

De **Betuweroute** is een tweesporige spoorlijn die speciaal voor goederenvervoer is aangelegd. De 160 kilometer lange goederenspoorlijn verbindt de Rotterdamse haven rechtstreeks met het Europese achterland.

Op een **railterminal** worden complete containertrains geladen en gelost. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van portaalcranes of reach-stackers. Naast alle maten containers worden hier ook wisselaadbakken en kraanbare trailers overgeladen.

Bedrijfsaansluitingen geven individuele bedrijven een toegang tot het spoor. De spoorlijn loopt daarbij door tot op het terrein van het bedrijf en in een aantal gevallen zelfs tot in de opslagloods. Door een eigen bedrijfsaansluiting kan een bedrijf op eigen terrein wagons laden en lossen. Het betreft in de regel niet gecontaineriseerde lading, zoals stukgoed (bijv. pallets met glas of grote rollen papier), projectlading (exceptioneel vervoer) of losgestorte bulkloading (bijv. kolen, ertsen, granen). De omvang van dit vervoer is vaak beperkt, dan bij een railterminal. Een aantal bedrijven met een eigen spooraansluiting stellen deze ook open voor (incidenteel) gebruik door derden.

Een **openbare laad- en losplaats** (afgekort tot LaLo) is een stuk verharding naast het spoor op een openbaar terrein. Hier kan iedereen lading overstappen van een vrachtwagen naar een spoorwaggon. Ze worden vaak gebruikt door klanten waarvoor de aanslag van een eigen bedrijfsaansluiting niet rendabel is door de geringe omvang en frequentie van het vervoer. Voor gepalleteerde lading wordt bij de overslag een heftruck ingezet, voor bulkloading een transportband. Een aantal openbare laad- en losplaatsen zijn in onbruik geraakt en worden alleen nog op aanvraag bediend. Andere daarentegen worden intensief gebruikt en kennen een regelmatige bediening.

Rail freight matters

Each mode of transport has its own advantages. Rail is especially fit for transport of large volumes over intermediate and longer distances. In most cases rail is used for transport to so-called 'dry' destinations, which means destinations without a connection to inland waterways. Eighty percent of rail freight transport in the Netherlands is border crossing. Rail transport, however, can also be viable over shorter distances. It can even be competitive to road transport, as long as it involves continuous flows of goods of reasonable volumes.

Compared to road haulage rail is a very safe mode of transport. The railway tracks and rolling stock are equipped with modern signalling systems, which guarantee a fixed distance between trains. The locomotives are equipped with an automatic train protection system. It ensures trains to comply with regulations on speed and prevents them from passing signals at danger. Rail freight also offers good advantages in terms of price, reliability, speed, the ability to move large quantities in bulk and avoiding road congestion. All these advantages point to a bright future for rail freight.

The **Betuweroute** is a double-track railway line solely constructed for rail freight transport. The 160 kilometres long freight railway line provides a direct connection from the Port of Rotterdam to the European hinterland.

At a **rail terminal** fully assembled container trains are loaded and unloaded. This is done with the use of gantry cranes or reach-stackers. Beside all kinds of containers swap bodies and piggyback, also trailers are handled

Private sidings provide individual companies with a direct rail connection. The railway track is linked to the site of a private company or into its warehouse so that it can be served without transshipment. It enables the company to load and unload rail wagons on their own premises. Private sidings are used for non-containerised cargo, such as exceptional cargo in terms of its weight and/or dimensions, conventional cargo and dry and liquid bulk. The volume is often less than at rail terminals. A number of companies with a private siding are willing to use this for third parties.

A **road-rail freight interchange terminal** consists of a pavement in a public area next to the railway track. Everyone is allowed to load and unload cargo from a truck to a railway wagon on this particular spot. They are used by customers to whom a private siding is not an option because of low frequency and volume. A fork-lift truck or a conveyor belt are used for transshipment. A number of road-rail freight interchange terminals are unused and only serve on request. Others though are frequently used.

RAILWAY MAP OF THE NETHERLANDS